

УДК 338.47 (575.2)

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ КЫРГЫЗСТАНА

А.З. Закиров

Рассмотрены возможности более эффективного выполнения автомобильным транспортом своих функций при наличии высокоразвитой дорожной сети, а также роль кыргызстанских международных автомобильных дорог в решении важных политических и экономических задач.

Ключевые слова: дорога; автомобильный транспорт; международный; движение; экономика; перевозка; груз и пассажир.

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL HIGHWAYS AND THEIR IMPACT ON THE ECONOMY OF KYRGYZSTAN

A.Z. Zakirov

The possibilities of more effective implementation by the motor transport of the functions in the presence of advanced road network, and also the role of Kyrgyzstan international highways in the solution of important political and economic tasks are considered.

Keywords: road; automobile transport; international; movement; economy; transport; goods and passengers.

Принимая во внимание, что основным видом транспорта, используемого в Кыргызской Республике, является автомобильный, приоритетом в среднесрочной перспективе является удовлетворение потребностей населения в пассажирских и грузовых транспортных перевозках, обновление и пополнение парка автотранспортных средств, а также сохранение и развитие дорожной сети [1, с. 321].

В настоящее время в Кыргызстане уделяется большое внимание совершенствованию сети

международных автомобильных дорог. Принята программа развития автомобильных дорог общего пользования, целью которой является улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорог и мостов, дорожной инфраструктуры, улучшение их технического состояния и показателей, повышение безопасности движения, экономичности и комфортности перевозки грузов и пассажиров [2, с. 285]. Техничко-экономические показатели автомобильного транспорта Кыргызской Республики за 2011–2015 гг. представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Техничко-экономические показатели автомобильного транспорта Кыргызской Республики

Показатели	2011	2012	2013	2014	2015
Перевозка грузов, млн т	36,4	38,4	39,4	27,2	28,2
Грузооборот, млн т км	1302,8	1371,5	1392,0	1264,7	1401,7
Перевозка пассажиров, млн чел.	524,2	563,8	579,5	596,1	604,1
Пассажирооборот, млн п-км	6925,5	7466,2	7717,7	8000,0	8410,4
Перевозка грузов предпринимателями (физ. лицами), осуществляющими коммерческие перевозки автотранспортом:					
- перевезено грузов, млн т	23,4	24,7	25,5	26,4	27,2
- грузооборот, млн т-км	1072,4	1118,1	1158,5	1242,0	1456,6

Часть дорог общего пользования составляют дороги международного значения. Эта программа ориентирована на развитие транспортных коридоров с соседними государствами и интеграцией их в европейскую и азиатскую систему международных автомобильных дорог. Эти дороги включают в себя автомобильные дороги: Бишкек – Ош (672 км); Бишкек – Нарын – Торугарт (539 км); Тараз – Талас – Суусамыр (199 км); Ош – Сарыташ – Иркештам (258 км); Ош – Баткен – Исфана (385 км); Ош – Сарыташ – Карамык (142 км) и Тюп – Кеген (75 км).

Строительство альтернативной автомобильной дороги Север – Юг также способствует улучшению и оживлению внутренних и внешних перевозок в республике.

В разработке стратегии действий и выборе приоритетов в деятельности дорожных органов первоочередное значение придается развитию международных дорог. Важным мотивом этого является стратегия преобразования Кыргызской Республики из тупиковой в развитую страну соответственно изменению и геополитическому положению республики, находящейся в центре пересечения транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию.

Таким образом, развитие международных автомобильных дорог в Кыргызстане необходимо экономически обосновать.

Международные автомобильные дороги обеспечивают практически единственный способ доступа Кыргызской Республики к региональным рынкам товаров, услуг и играют существенную роль в обеспечении связи между основными экономическими центрами, в том числе внутри страны. Развитие международных автомобильных дорог будет способствовать:

- укреплению экономической безопасности страны;
- повышению эффективности внешнеторговых перевозок;
- развитию внутрирегиональной, межрегиональной и транзитной торговли и, за счет этого, увеличению поступлений в бюджет;
- развитию бизнеса, созданию рабочих мест и сокращению бедности.

Прогнозируется, что показатели эффективности будут повышаться за счет роста объема торговли, туризма, международного грузопотока, а также сокращения времени проезда через пограничные пункты пропуска автомобильного транспорта.

Страна получит и побочную выгоду от реализации проекта развития международных автомобильных дорог, а именно улучшится сообщение между селами, центрами, столицей, поездки станут удобными и безопасными. Показатели работы

автотранспорта по регионам Кыргызской Республики с 2011 по 2015 г. представлены в таблице 2.

С улучшением состояния автомобильных дорог страны повышается перевозка грузов и пассажиров, развивается торговля, увеличивается подвижность населения. Развитие придорожной инфраструктуры приведет к увеличению придорожной торговли. Помимо этого, снизятся затраты участников дорожного движения за счет экономии расходов на эксплуатацию транспортных средств и сокращения времени в пути, повысится мобильность и доступ к социальным услугам населения.

Существующая автодорога Бишкек – Ош в настоящее время является единственным сухопутным маршрутом, соединяющим север и юг республики. Вместе с тем стране нужна альтернативная дорога, связывающая эти два региона. Альтернативная дорога Север – Юг будет пролегать по маршруту Балыкчи – Кочкор – Арал – слияние рек Нарын и Коко-Мерен – Казарман – Джалал-Абад. Ее протяженность составит порядка 433 км. Оцененная стоимость проекта составляет около 850 млн долл. США.

Маршрут, по которому пройдет новая автомобильная трасса, позволит обеспечить неуязвимость транспортной системы Кыргызстана с учетом возможных нештатных ситуаций, гарантировать бесперебойные пассажирские и грузовые перевозки внутри страны, даже в случае чрезвычайных ситуаций. Ее строительство позволит существенно разгрузить автодорогу Бишкек – Ош, которая уже сегодня не справляется с растущим потоком транспортных средств, что негативно сказывается на безопасности дорожного движения. Альтернативная дорога Север – Юг будет существенно короче имеющейся дороги Бишкек – Ош и потому гораздо выгоднее с точки зрения транспортных расходов. Кроме того, с ее строительством улучшится доступ к разрабатываемым месторождениям: угольному – “Кара-Кече”, урановому – “Минкуш”, золоторудному – “Макмал”, а также к участкам Камбаратинских и Тогуз-Тороуской ГЭС, что представляет большой интерес для инвесторов. Районы прохождения трассы получают дополнительные возможности для социально-экономического развития за счет улучшенного доступа к рынкам сбыта продукции, будет дан толчок развитию частного предпринимательства через развитие объектов придорожной инфраструктуры.

Кроме того, данная трасса имеет большое международное значение. Соединение ее с дорогами Казахстана, России (на севере страны) и Таджикистана (на юге) позволит создать сквозной транзит по маршруту Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан в обход Республики Узбекистан, что

Таблица 2 – Показатели работы автотранспорта по регионам Кыргызской Республики [2, с. 419]

Регион	Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Баткенская область	Перевозка грузов, млн т	1,5	1,6	1,6	1,2	1,2
	Пассажиро-оборот, млн п-км	159,3	160,3	164,6	167,6	169,8
Джалал-Абадская область	Перевозка грузов, млн т	3,3	3,5	3,6	2,1	2,1
	Пассажиро-оборот, млн п-км	743,4	797,7	856,2	937,2	992,8
Иссык-Кульская область	Перевозка грузов, млн т	4,4	4,6	4,7	3,6	3,7
	Пассажиро-оборот, млн п-км	681,5	731,6	769,9	791,0	799,7
Нарынская область	Перевозка грузов, млн т	1,2	1,2	1,2	1,0	1,1
	Пассажиро-оборот, млн п-км	175,4	185,9	193,4	201,8	210,8
Ошская область	Перевозка грузов, млн т	3,0	3,2	3,2	2,5	2,5
	Пассажиро-оборот, млн п-км	571,1	573,9	576,6	582,6	585,3
Таласская область	Перевозка грузов, млн т	1,0	1,1	1,1	0,9	0,9
	Пассажиро-оборот, млн п-км	236,1	237,4	238,5	239,5	240,7
Чуйская область	Перевозка грузов, млн т	11,3	12,0	12,4	10,4	11,0
	Пассажиро-оборот, млн п-км	1 185,4	1 203,1	1 214,3	1 225,5	1 229,0
г. Бишкек	Перевозка грузов, млн т	9,5	9,9	10,1	5,0	5,2
	Пассажиро-оборот, млн п-км	3 209,5	3 645,2	3 799,3	3 987,7	4 330,0
г. Ош	Перевозка грузов, млн т	1,2	1,3	1,5	0,5	0,5
	Пассажиро-оборот, млн п-км	320,0	328,3	332,6	338,5	351,9

приобретает особую актуальность в аспекте вступления Кыргызстана и Таджикистана в ЕАЭС. Это позволит стране выйти из транспортного тупика при сохранении экономической самостоятельности и выполнения обязательств в рамках СНГ, Евр-АзЭС, ОДКБ и Таможенного союза.

Автомобильная дорога Ош – Сарыташ – Иркештам расположена на территории Ошской области республики и является дорогой международного значения, она связывает Кыргызстан с Китаем. Общая протяженность составляет 258 км. Дорога проходит в горных сложных условиях через перевалы Чыйырчык (2 402), Талдык (3 615), Тон-Мурун (3 530).

Автомобильная дорога Суусамыр – Талас – Тараз расположена на территории Таласской области республики и является дорогой международного значения. Общая протяженность составляет 199 км. Дорога входит в число приоритетных дорог международного значения, подлежащих первоочередному инвестированию за счет иностранных инвесторов, она связывает Кыргызстан с Казахстаном.

Автомобильная дорога Ош – Баткен – Исфана обеспечивает транспортную связь между Кыргызской Республикой и Таджикистаном общей протяженностью 358 км. Основными задачами реабилитации дороги является обеспечение независимого, свободного передвижения транспортного потока, обходя приграничные участки соседних республик.

Автомобильная дорога Тюп – Кеген является дорогой международного значения. Она связывает восточную часть Кыргызской Республики с Казахстаном.

Автомобильная дорога Сары-Таш – Карамык является международным транспортным коридором между Китаем, Кыргызстаном и Таджикистаном [3].

С расширением межгосударственных экономических связей будет динамично развиваться обмен торговыми потоками между соседними странами. Увеличивающиеся как внутренние, так и транзитные автомобильные перевозки предъявляют повышенные требования к техническому

состоянию международных автомобильных дорог и качеству предоставляемых при этом услуг.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли Кыргызстана в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие кыргызстанских международных автомобильных дорог как важных элементов создаваемой международной европеизазиатской транспортной инфраструктуры.

Из этого следует, что развитие международных автомобильных дорог отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Кыргызской Республики. Тем более, что все дороги

стали открытыми для проезда автомобилей из стран ближнего и дальнего зарубежья и с каждым годом увеличиваются потоки с соседними Казахстаном и Китаем.

Литература

1. Национальная стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013–2017 годы. Бишкек: Алтын-Тамга, 2013. 346 с.
2. Статистический ежегодник Кыргызской Республики / Нацстатком КР. Бишкек, 2016. 435 с.
3. *Каримов Б.Б.* Горные дороги Кыргызстана / Б.Б. Каримов, Ж.К. Калилов, С.К. Кожобергенов. М.: Интрансдорнаука, 2012. 336 с.